TYGODNIK AUTOMOBILISTY i LOTNIKA

30 GR.

AUTOLOT P. K. O. 16,940.

WYCHODZI WE WTORKI

ADRES REDAKCJI i ADMINISTRACJI: WARSZAWA, POZNAŃSKA 22, TELEFON 85-68

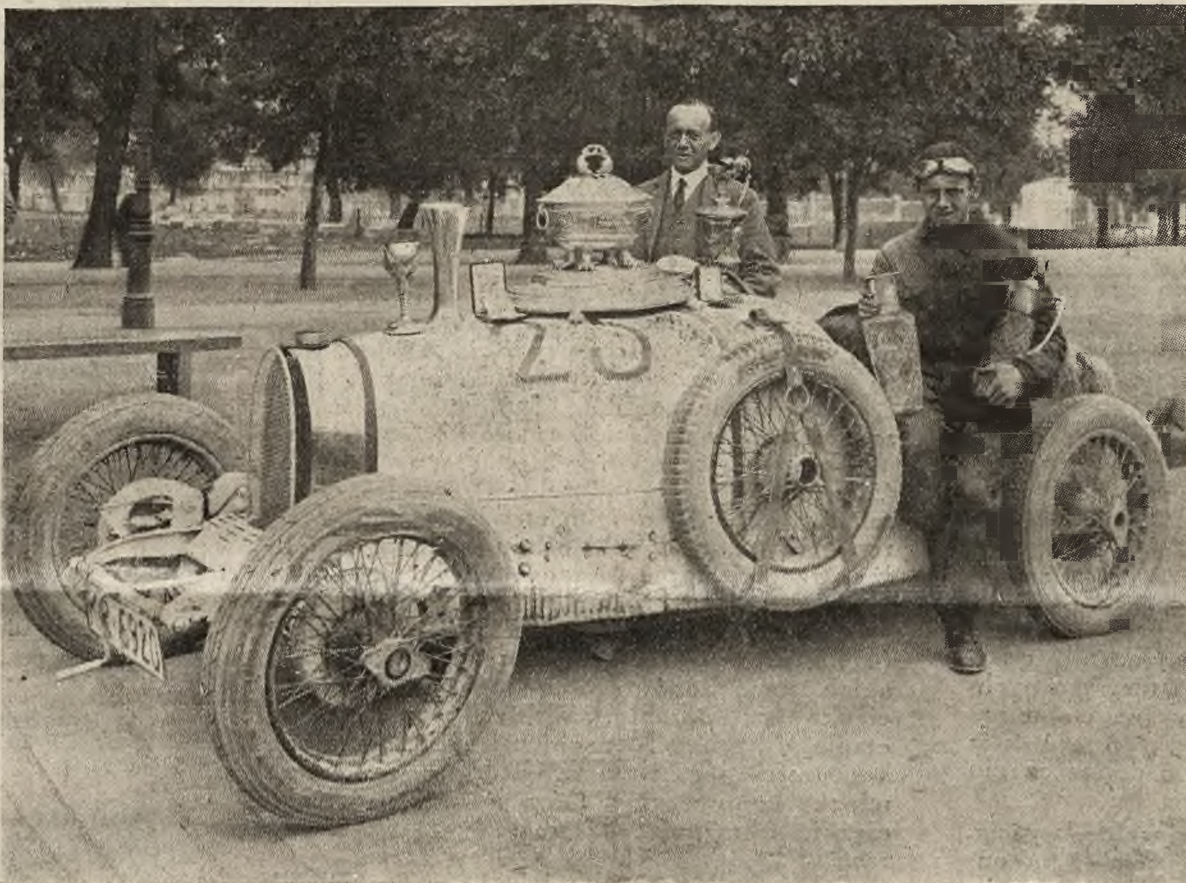
Rok I. 28 Sierpień 1928 r. Nr. 11.

POKŁOSIE WYŚCIGU TATRZAŃSKIEGO.

Szaleńcza odwaga Jana Rippera. Klasyczna jazda inż. Henryka Liefeldta.

Rezultaty Międzynarodowego Wyścigu Tatrzańskiego, który rozegrany został w dniu 19 sierpnia na szosie z Zakopanego do Morskiego Oka, *przeszły wszelkie* przewidywania i *oczekiwania*. Nikt nie przypuszczał, aby *zeszłoroczny rekord* trasy, ustanowiony przez inż. Henryka Liefeldta w czasie *6 m. 48,6 s.* na dystansie 7,5 klm., mógł zostać *pobity* przeszło *o jedną minutę* oraz aby aż pięciu kierowców zrobiło czas lepszy od tego rekordu. A jednak dziś jest to fakt dokonany, który we wspaniały sposób uwieńczył olbrzymie wysiłki *Krakowskiego Klubu Automobilowego*, włożone w organizację tej przepięknej imprezy sportowej.

Znakomite rezultaty wyścigu przypisać trzeba w pierwszej linji niezmiernie sprzyjającym warunkom, w jakich został on rozegrany O ile w roku ubiegłym szosa znajdowała się w stanie złym, a ponadto padał deszcz, o tyle tym razem pogoda dopisała całkowicie, powodując iż wspaniale przygotowana szosa była zupełnie sucha. Ponieważ *drogę doprowadzono do pierwszorzędnego* stanu, wygładzając jej nawierzchnię a ponadto rozszerzając i podwyższając zakręty, przeto nic dziwnego, że w tak doskonałych warunkach uzyskane zostały znacznie lepsze, niż w roku zeszłym, wyniki.



Jan Ripper i Jego 8 nagród, zdobytych w Wyścigu Tatrzańskim. (*fot. „Światowida" — na kl. kr. „Alfa"*).

Tem niemniej *wyczyn* młodego kierowcy krakowskiego *Jana Rippera*, który na wyścigowym samochodzie *Bugatti* ustanowił nowy rekord trasy *w czasie 5 m. 47,41 s.*, uważać należy za *fenomenalny*. Pewien jestem, że wielu kierowców o światowej sławie nie osiągnęłoby lepszego czasu na tej trudnej trasie. Jan Ripper swym pierwszorzędnym sukcesem wysuwa się bezapelacyjnie na czoło kierowców polskich. Życzyćby mu tylko należało większego opanowania techniki wyścigowej, gdyż w jeździe jego znać było *niepohamowany młodzieńczy rozmach* i *szaleńczą wprost odwagę*, ale nie wyczuwało się wiele wirtuozji w opanowaniu maszyny, która cechuje każdego wielkiego wyścigowego kierowcę.

Pod tym względem najbardziej *klasyczną była jazda* inż. *Henryka Liefeldta* który *na samochodzie wyścigowym Austro-Daimler* uzyskał drugi z kolei *czas* dnia *6 m. 02.33 s.* Pierwszy Mistrz Polski prowadził swój wóz stylowo, bez jednego zarzucenia, wyciągając z silnika wszystko, co tylko mógł on dać.



Mistrz Polski inż. H. Liefeldt zdobywca drugiej nagrody.

Trzecie miejsce w ogólnej klasyfikacji zdobył doskonały kierowca szwajcarski *Vetterli*, który na samochodzie wyścigowym Bugatti *uzyskał czas 6 m. 17.37 s.* Dalej austryjacki kierowca *ks. Lichtenstein*, na silnym, ale niezbyt szybkim samochodzie *Gräf Stift* osiągnął *czas 6. 26,68 s.* Wreszcie piątym kierowcą, który przewyższył zeszłoroczny rekord, *uzyskujący czas 6 m. 28,18 s., był Szwarcsztein* na samochodzie sportowym Bugatti.

Czasy w granicy poniżej siedmiu minut uzyskali jeszcze: hr. *Potocki*, oraz nowa gwiazda na firmamencie polskich asów automobilowych, *Zawidowski*, obaj na sportowych wozach Austro-Daimler.

W ten sposób zwycięstwem w ogólnej klasyfikacji podzieliły się dwie świetne marki sportowe: Bugatti i Austro-Daimler.

Do najbardziej interesujących wyników dnia zaliczyć należy rezultat czeskiego kierowcy *Verminowskiego* na nowym czterocylindrowym *samochodzie Tatra*. Na tym niezbyt szybkim wozie uzyskał on *wspaniały czas 7 m. 14,82 s.*, bijąc wiele maszyn o znacznie większym litrażu.

Niemniej ładnie spisała się i *Tatra* dwucylindrowa prowadzona przez *Dygata*, uzyskując czas o trzy minuty *lepszy od zeszłorocznego*.

Dygat został pobity w swej kategorji jedynie *przez Meyera*, który jechał na szybkim samochodzie *Fiat 509*, bijąc znacznie zeszłoroczny rekord kategorji.

Nadspodziewanie dobre wyniki w swej kategorji uzyskały małe, jednocylindrowe samochodziki *Hanomag*.

Szczegółowe rezultaty wyścigu w poszczególnych kategorjach przedstawiają się następująco:

SAMOCHODY

CITROËN

Jeneralne Przedstawicielstwo na Polskę: Austro-Daimler S. A.

WARSZAWA, WIERZBOWA 6. TEL. 9-86

Samochody sportowe.

Kat. poniżej 1100 cm.: 1. Knapik (Hanomag) 10 m. 21,16 s., szybkość średnia na godzinę 43,467 klm.; 2. Bros (Hanomag) 11 m. 42,36 s.

Kat. 1100 cm.^{3}: 1. Meyer (Fiat) 8m. 22,55 s., szybkość średnia na godzinę 53,725 klm., rekord.; 2. Dygat (Tatra) 9 m. 14,01 s.; 3. Salkowski (Imperia) 11 m. 42,53 s.

Kat. 1500 cm.^{3}; 1. Bogucki (Bugatti) 9 m. 20,30 s., szybkość średnia na godzinę 48,188 klm.,

Kat. 2000 cm.^{3}; 1 Verminowski (Tatra) 7 m. 14,82 s.; szybkość średnia na godzinę 62,860 klm., rekord; 2. Kuczewski (Tatra) 9 m. 58,88 s.

Kat. 3000 cm.^{3}; 1. Szwarcsztein (Bugatti) 6 m. 28,18 s., szybkość średnia na godzinę 69,555 klm., 2. Zawidowski (Austro Daimler) 6 m. 50,97 s.; 3. Potocki A. (Austro-Daimler) 6 m. 51,25 s.; 4. Potocki M. (Austro-Daimler) 7 m. 14,31 s., 5. Cieński (Austro-Daimler) 7 m. 27,96 s.

Kat. 5000 cm.^{3}: 1. Kellerman (Stutz) 7 m. 56,97 s., szybkość średnia na godzinę 58.936 klm., rekord; 2. Judasz (Studebaker) 7 m. 56,97 s.; 3. Romer (Chrysler) 8 m. 01,57 s.; 4. Żmigrod (Dodge) 8 m. 18,04 s.

Samochody wyścigowe.

Kat. 1100 cm.^{3}: 1. Meyer (Fiat) 8 m 25,41 s., szybkość średnia na godzinę 53,421 klm.

Kat. 1500 cm.^{3}: 1. J. Ripper (Bugatti) 5 m 47,41 s., szybkość średnia na godzinę 77,717 klm., ogólny rekord konkursu.; 2. Vetterli (Bugatti) 6 m 17,37 s.

Kat. 3000 cm.^{3}: 1. Liefeldt (Austro Daimler) 6 m. 02,33 s., szybkość średnia na godzinę 74,517 klm., rekord.

Kat. 5000 cm^3: 1. Lichtenstein (Graf Stift) 6 m. 26,68s., szybkość średnia na godzinę 69,825 klm.

Poza konkursem. Bitschan (Stutz) 7 m. 32,20 s.

Na wyścigu obecni byli przedstawiciele prasy zagranicznej oraz p. *Bishop*, prezydent amerykańskiego klubu automobilowego. Ponadto przybyli na zawody: delegat Ministerstwa Robót Publicznych radca *Mincheimer*, wojewoda *Darowski*, wicewojewoda dr. *Duch*, dyr. robót publicznych inż. *Dudek*, wiceprezydent *Wielgus*, jen. *Przeździecki*, płk. *Kostrzewski*, płk. *Piotrowski* i inni. Samochodów z kraju i zagranicy zjechało się około tysiąca Publiczności około 6.000. Dwie trybuny były całkowice zapełnione i tłumy stały jeszcze wzdłuż całej trasy. Impreza wypadła zatem świetnie pod każdym względem.

Marjan Krynicki.

W ostatecznej klasyfikacji cztery zespoły marek: Adler, Brennabor, Minerwa i O. H. oraz *18 kierowców klasyfikowało się równorzędnie.*

* * *

Z Niemiec nadeszła smutna wiadomość o tragicznym wypadku, jaki zdarzył się podczas rozgrywanych w ostatnią niedzielę wyścigów samochodowych na trójkącie szos w Bukowie. Dwaj czołowi zawodnicy, Caracciola na samochodzie Mercedes-Benz i *Heusser na samochodzie Bugatti* toczyli właśnie zawziętą walkę o pierwsze miejsce, gdy nagle wóz Heussera wpadł całym pędem na drzewo. Znakomity kierowca szwajcarski *poniósł śmierć na miejscu.* Wyścig został natychmiast przerwany.

M. K.

Na pełnym gazie!

Angielskie Tourist Trophy. Raid Alpejski.

Po raz pierwszy od szeregu lat rozegrano w Wielkiej Brytanji szosowe wyścigi samochodowe. W Anglji istnieje sławny przepis, ograniczający szybkość na drogach publicznych do 33 mil na godzinę i zakazu tego nie wolno przekroczyć pod żadnym pozorem, co uniemożliwia zupełnie organizację szosowych wyścigów samochodowych czy motocyklowych. To też wyścigi urządzane są w Anglji albo na torze autodromu Brookland, albo też na zupełnych bezdrożach, natomiast zawody szosowe są zjawiskiem niezmiernie rzadko spotykanem.

Wyścig o Angielskie *Tourist Trophy*, który odbył się w sobotę 18 sierpnia, należał właśnie do rzędu tych wyjątkowych zawodów. Mógł on zostać zorganizowany jedynie dlatego, że jako teren jego wybrano obwód szosowy Belfastu w Irlandji, gdzie prawo angielskie już nie dosięga.

Konkurs był dostępny wyłącznie tylko dla seryjnych samochodów turystycznych. Właściwy wyścig poprzedziły biegi eliminacyjne na przestrzeni trzech okrążeń toru, których rezultaty zadecydowały o dopuszczeniu do biegu 44 współzawodników.

Po niezmiernie ożywionej walce, wyścig, *rozegrany na dystansie 657 kilometrów*, zakończył się zwycięstwem kierowcy *Kaye Don* na samochodzie *Lea Francis*. Przebył on wyznaczoną przestrzeń *w czasie 5 g. 58 m. 13 s.* z szybkością średnią 103 klm/g. Drugim był Cusham na Alvis, trzecim Mason na Austro-Daimlerze, czwartym Paul na Austro-Daimlerze, piątym Birkin na Bentley i szóstym Eyston na Lea Francis. Nagrodę dla zespołu zdobyły samochody Austro-Daimler. *Do celu doszło 27 wozów.*

* * *

Przepiękny konkurs automobilowy rozegrany został między 12 a 17 sierpnia. Był nim wielki międzynarodowy *Raid Alpejski*, trasa którego prowadziła w pięciu etapach z Medjolanu do Monachjum. *Startowało w nim 85 samochodów*, w czem 13 zespołów fabrycznych. W pierwszym etapie Medjolan — Lugano *(366 klm.)* ośmiu konkurentów zostało wyeliminowanych. W drugim etapie Lugano—Meran *(442 klm.)* odpadło ośmiu następnych, tak iż w trzecim etapie Meran—Belluno (368 klm.) *pozostało tylko 69 wozów.*

W czwartym etapie Belluno — Villach (434 klm.) wywrócił się jeden ze szwajcarskich samochodów i obaj jego pasażerowie ciężko się poranili. Wreszcie w ostatnim etapie Villach — Monachjum (352 klm). uległ katastrofie samochód prowadzony przez niemiecką kierowczynię, która również odniosła ciężkie obrażenia. *Do celu doszło 59 konkurentów.*

Jedyny kierowca polski, który brał udział w tym Raidzie, *hr. Adam Potocki* na samochodzie Austro-Daimler, *wycofał się* na czwartym etapie z powodu defektu w dyferencjale.

Świat motocyklowy.

O Grand Prix Polski na rok 1928.



Polski Związek Motocyklowy organizuje w dn. 9 września b. r. na obwodzie szos pod Grudziądzem *Międzynarodowe Wyścigi Motocyklowe* o Grand Prix i Mistrzostwo Polski na rok 1928, na dystansie 240 kilometrów (24 okrążeń) dla motocykli pojedyńczych o litrażu cylindrów do 175 i 250 cm^3. i na dystansie 300 km. (30 okrążeń) dla motocykli pojedyńczych o litrażu cylindrów do 350, 500, 750 i 1000 cm^3.

Zgłoszenia osób, posiadających licencje sportowe Polskiego Związku Motocyklowego lub innych uznanych państwowych organizacji zagranicznych przyjmuje Sekretarjat Polskiego Związku Motocyklowego (Warszawa, Wilanowska Nr. 18 tel. 312-43) do dn. 1 września b. r

(Poniżej podajemy regulamin Międzynarodowych Wyścigow Motocyklowych w skrócie. Red.)

Zawody organizowane są zgodnie z regulaminami sportowemi Federation Internationale des Clubs Motocyclistes i Polskiego Związku Motocyklowego.

Wyścig odbędą się na obwodzie szos pod Grudziądzem Długość jednego okrążenia wynosić będzie 10 klm. Trasa wynosi dla kategorji 6 i A-24 okrążenia tj. 240 klm, dla kategorji wyższych 30 okrążeń tj. 300 klm.

Podczas wyścigów będą ustanawiane rekordy Polski na 50, 100 i 200 klm. czasu: 1 godz., 2 godz. i 3 godz.

Nagroda „Grand Prix Polski"

Kierowca, który osiągnie najlepszy czas dnia otrzyma nagrodę „Grand Prix Polski" zwycięzcy w poszczególnych klasach otrzymają nagrody P.Z.M.

W każdej klasie kierowca, który zajmie 2-gie miejsce otrzyma żeton srebrny P.Z.M. 3-cie miejsce otrzyma żeton bronzowy P. Z. M., wszyscy kończący

Samochód, jako przedmiot luksusowy.

Gdy w Paryżu rejestrowano pierwszy samochód, postawiono za warunek, by przed pojazdem szedł specjalny goniec z czerwoną chorągiewką, ostrzegający donośnym głosem publiczność przed przejechaniem *i obłożono ów samochód wysokim podatkiem*, wychodząc z założenia że człowiek, który chce posiadać wehikuł, poruszany siłą mechaniczną, oraz który ma dużo czasu do stracenia na tak powolną jazdę, może za specjalną przyjemność samej jazdy zapłacić wysoką sumę na rzecz miasta. Nie potrzeba chyba dodawać, iż działo się to w końcu ubiegłego stulecia.

Od tego czasu upłynęło z górą lat trzydzieści i zdawałoby się każdemu, iż stosunki takie wskutek olbrzymiego rozrostu automobilizmu winny były zmienić się najzupełniej. Tymczasem w Polsce istnieją jeszcze ludzie, którzy myślą kategorjami owego historycznego burmistrza paryskiego, którzy najmniejszy nawet użytkowy samochód, czy motocykl uważają za przedmiot zbytku i właścicielowi *każą płacić po 200 zł.* i wyżej rocznie *tytułem podatku od przedmiotów zbytku.*

Oczywiście należałoby się zapytać, dlaczego samochód, czy motocykl, spełniający wolę szybkiego i taniego środka komunikacji jest uważany za luksus, a np. kareta. czy powóz spacerowy, zaprzężony w parę rasowych koni do przedmiotów zbytku się nie zalicza?

Samochód na całym świecie zajął poważne miejsce w pracy. Służy on przedewszystkiem wszystkim tym, którzy z racji charakteru swej pracy zmuszeni są do szybkiego przenoszenia się z miejsca na miejsce, nie licząc się z rozkładem jazdy pociągów, z odległością, a w mieście z planem linji tramwajowych.

I, jeżeli trudno wyobrazić sobie fotografa bez aparatu fotograficznego, cyklistę bez roweru, żołnierza bez karabinu, a chirurga bez gumowych rękawiczek i kosztownych narzędzi chirurgicznych, tak samo automobilista z zawodu nie może obejść się bez samochodu, ani wyrzec się dobrodziejstw, jakie mu ten samochód daje. A jednak magistrat Warszawski traktuje auto jako przedmiot zbytku!

Dla automobilisty, który całymi dniami nieraz zmuszony jest jeździć samochodem, najbardziej luksusową jazdą jest podróż koleją, lub samolotem, zaś kierowanie, czy też używanie samochodu traktuje, jako przykrą konieczność, stosowaną przy racjonalnem prowadzeniu swych interesów. I dlatego dla niego istnieje jeden motyw obłożenia samochodu tak wysokim haraczem na rzecz miasta, motywem tym jest zazdrość. *Tak, zazdrość i to całkiem fałszywa*, poszczególnych urzędników magistratu, że nie mają oni własnych samochodów. Zazdrość tych panów. którzy *„urzędują"* przy biurkach i którym się zdaje, że samochód służy jedynie do przejażdżki i to przejażdżki przyjemniej.

Otóż należy wyjaśnić jedno: samochód, a szczególnie samochód mały i tani, czy motocykl, nie jest żadnym przedmiotem zbytku! Samochód taki ułatwia w znacznym stopniu pracę tym, którzy mają mało czasu i pracują w różnych punktach miasta. Przedsiębiorcy budowlani, lekarze, agenci firm, adwokaci, inżynierowie — oto garść zawodów, dla których samochód jest dobrodziejstwem. O ile ktoś wydaje codziennie 3 — 4 złote na taksówki, to opłaci mu się własna maszyna, oczywiście bez szofera, która uniezależni go od tramwajów, kolei, oraz godzin rozkładu jazdy.

Zgadzam się całkowicie, że pewną kategorję samochodów, a mianowicie wozy drogie o specjalnem wykończeniu można zaliczyć do przedmiotów zbytku. Ale jak tu zgodzić się na to, by małego i starego Forda, czy Mathisa dwuosobowego, albo popu-

wyścig otrzymają odnośne dyplomy P.Z.M., a startujący otrzymają pamiątkowe plakiety bronzowe.

W każdej klasie kierowca, posiadający licencje sportową P.Z.M., który będzie miał najlepszy czas otrzyma wstęgę amarantową z białym orłem i tytuł mistrza Polski nowej klasy na rok 1928.

Do wyścigu może się zgłosić każdy zawodnik, posiadający międzynarodową licencję sportową zawodnika, wydaną przez P.Z.M. lub odpowiednią organizację zagraniczną.

Termin zgłoszeń upływa z dniem 1 września o godz. 18-tej.

Jako czas nadejścia zgłoszeń liczy się chwilę wpłynięcia tegoż w sekretarjacie P.Z M., Dopuszczalne są zgłoszenia warunkowe, w których nie podano nazwiska kierowcy, co jednak winno być uzupełnione do dnia 4 września i ważne są o ile zostały wniesione na blankiecie zgłoszeń i do których dołączono wpisowe. Wpisowe zł. 50 musi być dołączone do zgłoszenia w gotówce, lub przekazem pocztowym.

Wszystkie motocykle zgłoszone do zawodów winny odpowiadać następującej specyfikacji:

a) Do wyścigów dopuszczane są motocykle pojedyńcze, tj. pojazdy mechaniczne posiadające conajmniej ramę, 2 koła i silnik.

b) Motocykle będą podzielone na następujące klasy:

Klasy	Maximalny cylinder.	Minimalna waga paliwa, oliwy i wody.	Minimalny wymiar pneumatyków.
6	175 cm³	50 klg.	45 m/m
A	250 „	60 „	50 „
B	550 „	75 „	55 „
C	500 „	85 „	60 „
D	750 „	100 „	65 „
E	1000 „	120 „	65 „

Każda maszyna winna posiadać: dwa niezależnie od siebie pewnie działające hamulce, błotniki na kołach tylnych i przednich, przyczem koło przednie winno być pokryte na 120° swego obwodu, a koło tylne na 180° swego obwodu, siodełko lub siedzenie niekręcące jeźdźca: kierownik o maksymalnej szerokości 90 cm.

Rury wydechowe winny sięgać poza oś tylnego koła.

Wszystkie połączenia rury wydechowej winny być połączone szczelnie, wydmuch winien być tak skierowany, aby nie powodował zbytecznego kurzu.

Każdy startujący winien do wyścigów stawać z tablicami z numerem startowym, które otrzyma od komisarzy technicznych przy przyjęciu motocykla.

Zmiana kierowców podczas wyścigów jest niedopuszczalna. Przed wyścigami zawodnik ma prawo zmienić zgłoszonego kierowcę, o ile powiadomi pisemnie o tem sekretarjat K. M. Grudziądz.

Podczas treningu i podczas wyścigów kierowca winien być zaopatrzony w kask ochronny, podczas treningu i podczas wyścigu zabrania się kierowcom nosić buty podbite gwoździami.

Trening oficjalny będzie się odbywał w dniu 6, 7 i 8 września, bez zamknięcia szosy, w godzinach wyznaczonych przez K. M. Grudziądz pod nadzorem komisarzy sportowych.

— Używanie motocykli treningowych jest dopuszczalne. Kierowcy, którzy już startowali na tym torze winni trenować conajmniej ½ godziny, kierowcy zaś, którzy w Grudziądzu startują pierwszy raz, winni trenować conajmniej 3 godziny.

Wszystkie zgłoszone motocykle winny być stawione dnia 8 września w godzinach 18 — 20 w Grudziądzu w hotelu pod „Złotym Lwem" do odbioru przez komisarzy technicznych; przy odbiorze muszą być obecni kierowcy.

Po odbiorze Komisarze techniczni oplombują silniki, skrzynkę biegów, ramy i widełki, a po odbiorze i oplombowaniu motocykle zostaną odprowadzone do parku, znajdującego się pod nadzorem komisarzy technicznych. Z parku motocykle wyjadą wprost na start o godzinie wyznaczonej przez Komisarzy sportowych tak jednak by najpóźniej na ½ godziny przed startem były na placu startowym.

Każdy motocykl po ukończeniu wyścigu winien być przedstawiony do ostatecznych oględzin, które według swego uznania mogą zarządzić Komisarze Sportowi. Maszyny, które w ciągu godziny po zakończonym wyścigu nie zostały przedstawione do oględzin, będą uważane, że nie ukończyły biegu.

Start odbywa się z miejsca przy zatrzymanym silniku klasami w następującym porządku: o godzinie 15 wyruszają klasy B, A i 6, a po dwóch minutach następne klasy, t. j. E, D i C, a motocykl, który nie będzie na placu startowym 2 minuty przed terminem nie będzie dopuszczony do wyścigu.

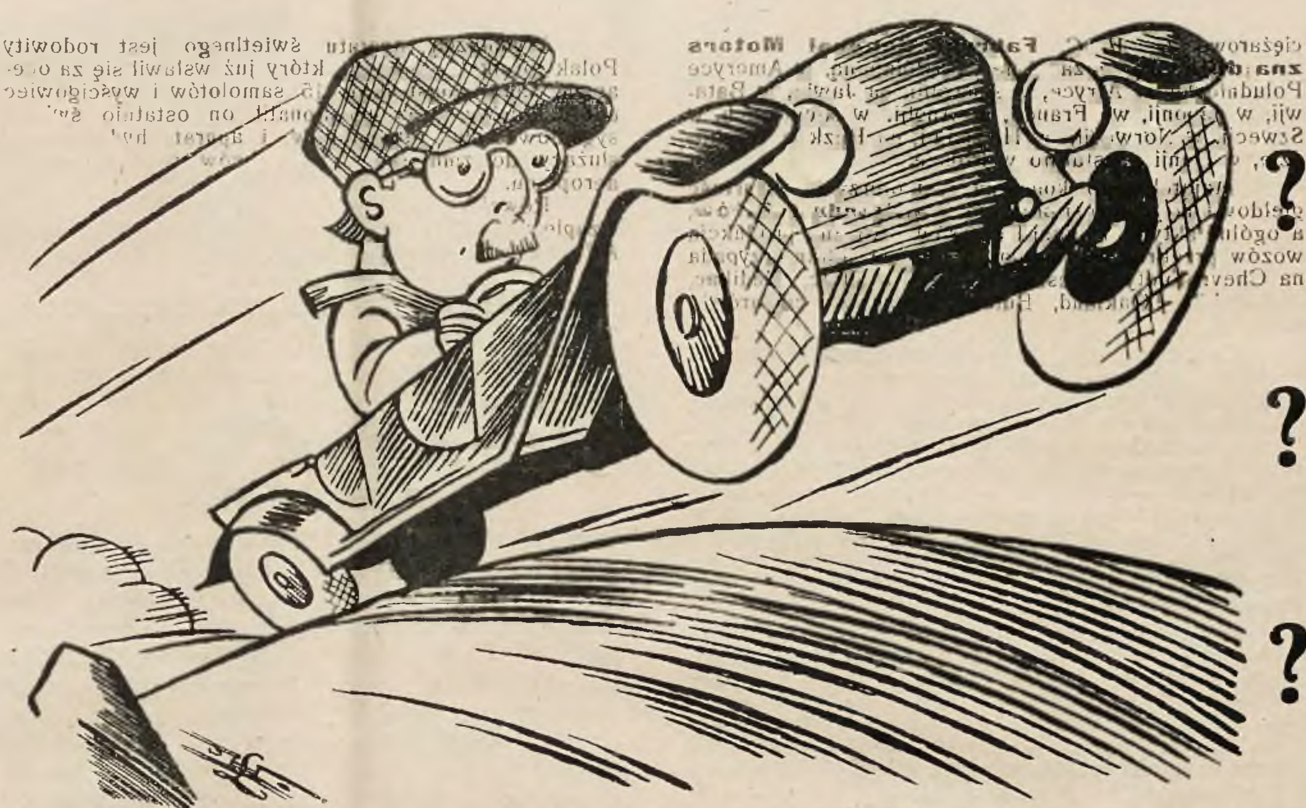
Reklamacje w sprawie wyścigów winny być zgłoszone najpóźniej w 30 minut po ukończeniu wyścigów do Komisarzy Sportowych z dołączeniem kaucji w wysokości 50 zł. i będą rozpatrywane zgodnie z rozdziałem XII regulaminu sportowego F. I. C. M.

Zgłoszenia do wyścigów będą przyjmowane przez P.Z M. pod wyraźnym warunkiem, że P.Z.M. lub jego organizacje nie będą odpowiedzialne za żadne straty, powstałe podczas wyścigu lub treningu wskutek pożaru, wypadków kradzieży lub innych przyczyn w stosunku do motocykli, akcesorji i przynależności.

Zawodnik jest odpowiedzialny za wszelkie wypadki i straty spowodowane przez niego, jego kierowcę, pomocników i inny jego personel.

Wielki rozmach z jakim P.Z M. organizuje Międzynarodowe Wyścigi Motocyklowe i bez zarzutu czynione przygotowania świadczą najlepiej o wzbudzającym już obecnie zainteresowaniu temi wyścigami.

Pewnym jest, że po za naszymi czołowymi jeźdźcami udział wezmą również najlepsi jeźdzcy państw europejskich. W każdym bądź razie zaznaczyć należy, że wyścigi motocyklowe z nagrodą *„Grand Prix Polski"*, na tak wielką skalę są poraz pierwszy w Polsce.



Ewolucje „Staruszki".

Sygnalizujemy:

Do Czytelników „Autolotu".

W porozumieniu z *Polskim Związkiem Motocyklowym*, wprowadzamy począwszy od numeru niniejszego stałą rubrykę p. t. **„Świat motocyklowy"**, w rubryce tej będziemy zamieszczać ważniejsze wiadomości ruchu motocyklowego w Polsce i zagranicą, jak również będziemy informować Czytelników naszych o wszystkich decyzjach i imprezach P. Z. M., oraz klubów motocyklowych w Polsce.

Apelujemy jednocześnie do wszystkich zwolenników tego sportu, by zechcieli współpracować z nami nadsyłając swoje prace, opisy krajoznawcze, opisy odbytych wycieczek motocyklowych i uwagi, które chętnie będziemy zamieszczać na łamach „Autolotu"

(Red.)

General Motors w Polsce.

W ostatnich czasach dużo się mówi i słyszy o nowopowstałej samochodowej fabryce w Warszawie przy ul. Wolskiej (Autolot № 8). Jest to rzecz zupełnie naturalna, gdyż ogół społeczeństwa polskiego wykazuje coraz większe zainteresowanie się rozwojem automobilizmu w kraju. Sądzimy więc, że wszelkie informacje, dotyczące fabryki samochodowej, która może odegrać bardzo dużą rolę w historji naszego młodego automobilizmu, będą chętnie przyjęte przez naszych czytelników.

Przedewszystkiem kilka słów o założycielach. Założycielem tej fabryki jest wielki międzynarodowy koncern automobilowy **„General Motors Corporation"**. Koncern ten obejmuje przeszło **70** fabryk samochodowych na terenie Stanów Zjednoczonych oraz **22** fabryki filjalne rozsiane po całem świecie. Oto firmy samochodowe, które wchodzą w skład koncernu General Motors: *Chevrolet, Pontiac, Oldsmobile, Oakland, Buick, La Salle, Cadillac, Vauxhall* i wozy

larną Chevroletę zaliczyć do kategorji wozów luksusowych. Zabawna rzecz: elegancki autobus i luksusowa taksówka uważane są za narzędzia pracy i jako takie, wolne są od podatku zbytku; samochody ciężarowe, rozwożące futra, zagraniczne owoce, perfumy, oraz inne przedmioty zbytkowne są uważane, za przedmioty, pozbawione cech luksusu; motocykle i małe samochody, rozwożące ludzi do pracy płacą wysoki podatek. Gdzież tu zdrowy rozsądek?

W różnych działach naszej pracy staramy się iść naprzód za przykładem zagranicy. Radjo i samolot, to rzecz powszechna. Zdobywamy się na coraz to nowe ulepszenia, cechujące ludzi XX wieku. Mamy już autobusy i to nowoczesne, mamy nowoczesną regulację ruchu, nowoczesne bruki asfaltowe i... podatek luksusowy od samochodów! Jakież zestawienie.

Są właściciele samochodów, którzy przedstawiają magistratowi kalkulację, na zasadzie której opłaca się mieć samochodzik, a tem bardziej motocykl, zamiast jeździć tramwajami; tłomaczą, że *kupili auto za* śmiesznie niską *cenę* i to na raty; za *taką* sumę, *jaką niejeden dygnitarz* miejski *płaci za dobrą kolację*. Jednak magistrat jest twardy i uparty: chcesz mieć samochód — płać podatek.

Automobiliści! Jest jedyna rada na bezsensowną uchwałę o podatku za samochody: albo sprzedać je, albo wpłynąć na kluby automobilowe i czynniki rządowe, by poparły słuszne żądanie zniesienia tego kompromitującego podatku w zastosowaniu do małych, tanich samochodów i motocykli, magistrat bowiem stoi widocznie na stanowisku, że lepiej się kompromitować, niż wyrzec się takiego źródła dochodu.

Przy sposobności muszę dodać że zachłanność magistratu na tem się nie kończy. Nakaz płacenia podatku za samochód otrzymują częstokroć ludzie, którzy nigdy samochodu nie posiadali i nie mają z automobilizmem nic wspólnego. Ludzie ci narażeni są na szereg przykrości z tego powodu, ponieważ magistrat wbrew ogólnie przyjętej zasadzie, że trzeba naprzód udowodnić komuś posiadanie samochodu, a potem wyznaczać podatek, żąda od poszkodowanego, by ten udowodnił, że auta nie posiadał i nie posiada. Dowcipnie, co?

Sport obecnie jest ogromnie ważnym czynnikiem wychowania młodzieży. Szczycimy się naszymi czołowymi sportowcami i wysyłamy ich zagranicę, by wsławiali imię polskie. Tak samo automobilizm i motocyklizm jest traktowany przez wielu ludzi, jako poważny sport, wyrabiający orjentację, odwagę, wytrzymałość i t. p Ale przecież według magistratu auto, czy „motor" jest luksusem, *a więc łupić* naszym „asom", słynnym na całą Polskę, jak *Liefeldtowi, Bitschanowi, Grabowskiemu, Koziańskiemu* i innym — po kilkaset złotych od samochodu. Należy wobec tego zapytać: czemu Konopacka nie płaci podatku od dyska, oszczepu; Stolarow i inni słynni tenisiści — od rakiet i piłek, Szymczyk, Podgórski — od rowerów, inni mistrzowie sportu od swych przyrządów sportowych, a tylko mistrzowie motocyklowi Polski płacą za motocykle wyścigowe podatek luksusowy! Czyż to nie nonsens?

Tak, moi kochani automobiliści! Smutne to jest, iż są ludzie w Warszawie o tak ciasnych i fałszywych poglądach, którzy nie wahają się narazić na śmieszność, byle tylko zebrać jaknajwięcej pieniędzy. Ale musimy utworzyć wspólny front i rozpocząć poważną kampanję przeciwko bezsensownym zarządzeniom magistratu, w którym rządzą nie ojcowie, lecz ojczymowie miasta —

Pozostaje jeszcze sprawa opłat za zużycie bruków i t. zw. rogatkowe, którą to sprawę poruszę w następnych numerach „Autolotu".

W. R.

ciężarowe *G. M. C.* **Fabryki General Motors znajdują się** poza Ameryką Północną, w Ameryce Południowej, w Afryce, w Australji, na Jawie, w Batawji, w Japonji, we Francji, w Anglji, w Niemczech, w Szwecji, w Norwegji, w Hiszpanji, na Bliskim Wschodzie, w Danji a ostatnio w Polsce.

Majątek tego koncernu jest olbrzymi. Wartość giełdowa akcji wynosi przeszło **2 miljardy dolarów**, a ogólne aktywa 1 miljard dolarów. Roczna produkcja wozów przekracza 2 miljony, z czego 1 miljon przypada na Chevrololety, a reszta na wozy Pontiac, Cadillac, Oldsmobile, Oakland, Buick, Vauxhall i ciężarówki G. M. C.

O stałym rozwoju tego największego na świecie koncernu świadczą następujące cyfry: W roku 1909 zysk netto ze sprzedaży wozów wynosił **29** miljonów dolarów, a w roku 1926 przekroczył 1 miljard dolarów. W roku 1919 General Motors wyprodukowało samochodów różnych marek, oprócz ciężarowych, 360,210, w roku 1926 — 1,121,771, a w roku bieżącym produkcja ta przekroczy 2 miljony wozów. Jeśli porównamy produkcję General Motors ze światową produkcją samochodową, to przekonamy się, że **1 samochód General Motors przypada na 3 samochody produkcji światowej.**

Stale rozwijający się koncern General Motors szuka wciąż nowych terenów dla swej działalności. Zasady ekspansji General Motors zasługują na podkreślenie. Koncern ten nie trzyma się utartych szablonów eksportu, lecz buduje w poszczególnych krajach fabryki montażowe swych wozów i montują rękami robotników danego kraju, przy użyciu pewnej części materjałów lokalnych. Innemi słowy General Motors, opiera swą działalność na współpracy z czynnikami lokalnemi — przemysłowemi, handlowemi, socjalnemi, a nie na konkurencji z niemi. I w tem bodaj tkwi *cały sekret wielkiego powodzenia*, jakiem General Motors cieszy się na całym świecie. Montażowa Fabryka samochodów otwarta niedawno pod firmą „General Motors w Polsce" opiera się właśnie na tych zasadach.

Ponieważ najbardziej odpowiedniemi wozami dla Polski, ze względu na warunki komunikacyjne, okazały się Chevrolety, czego dowodem jest ich stosunkowo wielka liczba w Polsce, firma General Motors w Polsce, zdecydowała się na produkcję Chevroletów tak osobowych, jak i ciężarowych. Z czasem będą montowane wozy i innych marek. Sprowadza ona ze Stanów Zjednoczonych części składowe, z których na miejscu montowane są gotowe samochody rękami robotników polskich, przy użyciu pewnych materjałów polskich, jak: skóra, plusz, płótno fasonowe, włosie, szkło, etc. Budowane w ten sposób Chevrolety są w pewnej mierze wozami polskiemi. System ten daje pracę robotnikom polskim oraz zysk kupcom i przemysłowcom polskim, co jest dość ważnym czynnikiem w gospodarczem życiu Polski. A jeśli chodzi o ogół obywateli, to zyskują oni w ten sposób stosunkowo tanie samochody odpowiadające komunikacyjnym warunkom polskim, pozatem inwestycje, jakie General Motors czyni, przyczyniają się do powiększenia majątku narodowego.

By móc ocenić znaczenie zainstalowania się General Motors w Polsce, wystarczy uprzytomnić sobie działalność tego koncernu gdzieindziej, np. w Danji. Fabrykę swą firma General Motors otworzyła w Danji. przed czterema laty i poszła po linji montowania Chevroletów. W miarę rozwoju działalności General Motors, przemysł duński począł coraz bardziej dostosowywać się do przemysłu automobilowego, tak że po 3 latach 55 procent zapotrzebowań uskuteczniano na miejscu. Rozwinęła się nieznana dotąd w Danji gałęź przemysłu samochodowego, co wpłynęło nietylko na potanienie samochodów, lecz i na ogólny dobrobyt kraju dzięki temu, że tysiące robotników znalazło dobrze płatną pracę, a bilans handlowy uległ poprawie, albowiem samochodowy rynek duński został wkrótce nasycony i Danja zaczęła montowane u siebie samochody eksportować do Szwecji, Norwegji, Państw Bałkańskich i Polski. W roku 1924 przed przybyciem General Motors Danja miała zaledwie kilkanaście tysięcy samochodów, a dzisiaj ma ich przeszło 150,000.

Ponieważ działalność General Motors w Polsce idzie po tej samej linji co w Danji, to należy przypuszczać, że po kilku latach będą podobne rezultaty, a nawet większe, albowiem Polska, kraj o 30.000.000 ludności, posiadający bogactwa naturalne, jest rynkiem daleko pojemniejszym niż Danja.

Rozwój działalności General Motors w Polsce, a w rezultacie rozwój automobilizmu i związanych z nim różnych gałęzi przemysłu będzie miał duże znaczenie dla gospodarczego i kulturalnego życia kraju.

Raid automobilowy na Kresach.

Wyrazem coraz piękniej rozwijającego się u nas sportu samochodowego, jest ukończony obecnie raid na kresach, a o którym podawaliśmy w Nr. 9 „Autolotu" w raidzie tym wzięło udział aż 29 wozów.

Start prowadził z Nowogródka. Kierownictwo spoczywało w rękach p. wicewojewody Beczkowicza, komandorem był wicewojewoda Godlewski. Dystans raidu wynosił 367 klm. z Nowogródka przez Stołpce, Wołożyn, Iwie aż do Lidy.

Pod Raduniem samochód starosty z Nieświeża Czarneckiego wywrócił się, starosta i starościna doznali lekkich kontuzji.

Do mety w Lidzie przybył pierwszy starosta Kulwieć, drugi starosta Hryniewski, trzeci inspektor Roszkowski, czwarty pułkownik Juszczacki, dowódca brygady KOP.

Organizacja raidu była pierwszorzędna, stan dróg zadawalniający, miejscami nawet świetny.

Nowa sygnalizacja świetlna w lotnictwie.

W m. ub. rząd amerykański zakupił kilka modeli aparatu, który potrafi wskazywać lotnikom kierunek wiatru zapomocą świateł kolorowych. Według doniesień prasy amerykańskiej, wynalazek ten przy jego praktycznem zastosowaniu miał-by nadzwyczajne znaczenie dla lotów.

Wynalazcą aparatu świetlnego jest rodowity Polak lotnik Czaplewski, który już wsławił się za oceanem, jako konstruktor 15 samolotów i wyścigowiec automobilowy, oraz udoskonalił on ostatnio światło sygnałowe dla automobilów i aparat hydrauliczny, służący do zmniejszenia wstrząsów przy lądowaniu aeroplanu.

Również według doniesień prasy z za oceanu Czaplewski w roku przyszłym ma podjąć nowy lot przez Atlantyk na aparacie własnej konstrukcji.

Każdy numer „Autolotu", jest premjowy!

—20—

czytelników „Autolotu" już bezpłatnie uczęszcza do znanej **Szkoły Kierowców Samochodowych inż. B. Froma,** Warszawa, Hoża 35. Następne dwa bony otrzymają Ci Czytelnicy, którzy pierwsi zgadną nazwisko i imię popularnego jeźdźca, oraz podadzą przebytą ilość kilometrów jego „Staruszki". (Karykatura w Nr. 11).

P.P. *Bock Jerzego* zam. Śliska 37 m. 13 i *Gabrycha Karola* zam. Strzelecka 5 m. 20 prosimy o pofatygowanie się do redakcji po odbiór przyznanych Im bonów.

W wklęsłym lusterku:

SAMOCHÓD i CZŁOWIEK.

Do niczego nieda się tak porównać samochód jak do organizmu ludzkiego! Bo proszę cylindry są jego płucami (mówimy nawet nieraz, że „motor się dusi"). Organy te, jak płuca wciągają powietrze (mieszankę), a nawet cierpią czasem na rozedmę. Mówimy wówczas, że mają złą kompresję. Nawet gruźlica, ten odwieczny wróg płuc ludzkich, ma swój odpowiednik w rdzy, zżerającej wnętrza naszych cylindrów.

Sercem samochodu jest karburator od jego działania zależy praca motoru. Zatkanie się małej jego arterji grozi zatrzymaniem całego życia motoru. Szczęściem, że możemy w karburatorze przepchać to, co lekarzom w sercu ludzkim nie zawsze się udaje...

Cały przewód oliwny możemy porównać z sokami naczyń limfatycznych, które w organizmie ludzkim krążą po wielu przewodach i bronią go przed zanieczyszczeniem przed żrącą jego wnętrzności rdzą — gruźlicą. Ich defekt nie odrazu wstrzymuje bieg organizmu, lecz w krótkim czasie robi go nieużyteczną ruiną.

Cały przewód magneto-elektryczny jest nerwami samochodu on to reguluje tętno, daje czucie. Główny jego przewód jak stos pacierzowy przebiega przez rdzeń samochodu, a i człowiek ma swoje „magneto", które nazywa się mózgiem.

Są jeszcze inne organy, właściwe ludziom i maszynom. Jest akomulator, będący wątrobą, jest bak, dający się porównać do żołądka... Nawet termometr, sterczący na chłodnicy, tak jak i ten pod pachą, wskazuje czy czasem niema gorączki...

Jednak organizm ludzki, tylekroć słabszy od motoru jest od niego szczęśliwszy: jest tańszy i łatwo go zmajstrować. Nie dba o „Jeneralnego reprezentanta", a dla wydostania z fabryki potrzebuje tylko zwykłej akuszerki..

Tees.

U bram Stadjonu Olimpijskiego.

Jesteśmy w Belgji. Przejeżdżamy przez Dolevrain, przez Mons, Soignies, Hal, Bruksellę, Malines, zatopione częściowo w początkach wojny przez cofające się wojska belgijskie, obecnie zupełnie odbudowane. Dalej przez Antwerpję dojeżdżamy do granicy holenderskiej Wuestwezel. Szosy belgijskie dobrze utrzymane, lecz nie wytrzymują porównania z idealnemi szosami Francji, gdzie maszyny biegły jak po tafli szklanej. Szosy wykonane przeważnie z drobnej kostki granitowej, którą w okresie powojennym coraz częściej zastępują gudronitem.

Ruch na szosach ożywiony. Motocykli spotyka się więcej niż we Francji, a spotykane są w większości wytwórni krajowej. Zagranicznych maszyn nie widzi się zupełnie. Ruch automobilowy w Brukseli znaczny, w Antwerpji niewielki. Bruki w tych miastach są znośne. Policjanci regulują ruch, bez specjalnej sygnalizacji i nie odznaczają się, jak w Paryżu, zbytnią bystrością umysłu, są jacyś dziwnie ociężali i mało ruchliwi. Cena benzyny odpowiada cenom francuskim, a jakość lepsza.

Podczas całej drogi, począwszy od wyjazdu z Austrji, kłopoty mamy z życiem, gdyż wszędzie na zachodzie godziny spożywania są ściśle określone i przestrzegane. Po tych godzinach nic ciepłego nie dostanie się w normalnych reustauracjach, należy dopiero wyszukiwać, co nie zawsze uwieńczone jest pomyślnym wynikiem.

Wszędzie widzi się tylko siedzących przy szklance piwa. Ludność miejscowa w lokalach swych przeważnie niema pokojów do przyjęć — salonów — i wszelkie spotkania odbywają się w restauracjach zwanych „Cafe-restaurant" lub „Cafe-bier". To też, gdyśmy zmęczeni przyjechali do Zürychu nic do zjedzenia nie mogliśmy wieczorem dostać, nawet na dworcu kolejowym. W Paryżu jadaliśmy w polskiej oberży „Bartek" na rue Royer-Collard, Paris Vee, gdzie było sympatycznie i spotkaliśmy tam również wielu Polaków, zwiedzających Paryż.

Stosunki graniczne belgijsko holenderskie nie należą do najlepszych, polsko-niemieckie są daleko lepsze. Skutkiem tego mieliśmy smutny w następstwa wypadek. Chcieliśmy koniecznie być w Amsterdamie na otwarciu Olimpjady w dniu 28 lipca. To też wyjeżdżając z Antwerpji w dniu 27 lipca około godziny 7,30 wiecz. przypuszczaliśmy, że jeszcze tego dnia wieczorem dojedziemy do Amsterdamu. Stało się atoli inaczej. Po wyjeździe z Antwerpji na drodze mówiono, że nas nie przepuszczą holendrzy gdyż granicę zamykają o 7-ej wiecz. Nie wierzyliśmy. Było już ciemno i deszczyk mżył, kiedy dojechaliśmy do granicy. Nie było żadnego światła na drodze, tak, że mogliśmy ją przejechać. Nagle drzwi się otworzyły i wyskoczył belgijski urzędnik celny, który zatrzymał nas oświadczając, że jeżeli mamy tryptyki, to nas holendrzy wpuszczą, a jeżeli „carnet de passages en dounes" — które mieliśmy — to nie. okazywaliśmy szereg rozmaitych dokumentów, aby nas belgowie w drodze wyjątku przepuścili wszystko napróżno.

Ich kont argument był bardzo mocny. Oświadczyli, że mogą przepuścić, ale zpowrotem już nie wpuszczą, gdyż dokładnie wiedzą, że holendrzy nawet spieszących na olimpjadę wpuszczać nie chcą, a nawet nie pozwolą podjechać i mogą ewentualnie strzelać.

Na dyskusji zeszła nam dobra godzina i zbliżał się już wiecz. Postanowiliśmy udać się do hotelu. Oświadczono nam, że musimy zawrócić 5 kilometrów. Wróciśmy, lecz tam nie było miejsc. Powiedziano, że jeszcze o kilometrów dalej jest hotel, gdzie napewno dostaniemy numery. Jedziemy — lecz i tam miejsc nie było. Proponują nam dalej jechać tak, że czujemy, że wkońcu wrócimy do Antwerpji. Zgniewało to nas. Postanawiamy wracać na granicę i spać w szczerem polu. Wracamy. Co za sen — męczarnia. Ziemia mokra, niema się gdzie położyć. Wkończu deszcz zaczyna obficie kropić i tak do rana. Tę noc wszyscy jadący nie zapomną (taka jest holenderska gościnność!). O 6-ej belgowie nas wypuścili. Zegar holenderski idzie o 20 minut wcześniej. Granicę holenderską otwierają o 7ej, tak że 40 minut musieliśmy czekać.

A więc granica holenderska Vernhout. Gdyśmy przez dłuższą chwilę załatwiali formalności paszportowe i celne począł znów padać deszcz. Pomimo wilgoci i niemiłej pogody postanowiliśmy jednak ruszyć w dalszą drogę aby za wszelką cenę zdążyć na otwarcie Olimpjady. Tym razem przebyliśmy 150 klm. wśród ustawicznie mrzącego deszczu, przechodzącego chwilami w potężną ulewę. Na tym odcinku dwukrotnie przeprawialiśmy się promem, raz przez rzekę Maas, koło Geertruitenberg, drugi raz przez rzekę Vaal w okolichach miejscowości Gookum.

Deszcze w Holandji mają w sobie coś niesamowitego. Są chwile w których leją się poprostu strugi w o d y, a olbrzymie krople wielkości orzecha laskowego, sieką po twarzy niemiłosiernie, zwłaszcza, że wskutek pędu naszych maszyn czyniło to wrażenie potęgowania się jeszcze. To też wkrótce byliśmy przemoczeni do nitki, gdyż nawet dobrze impregnowane plandeki nasze przepuściły wodę.

W czasie tej przykrej jazdy na mokro otuchy dodawał nam niezwykły dla nas obraz życia holendrów, którzy snać przyzwyczajeni do tego rodzaju deszczów, ani na chwilę nie przestawali swoich czynności. Spotykaliśmy całe masy ludzi pracujących w polu, lub rozmawiających na ulicy pomimo ulewy. Dojeżdżając do Amsterdamu spotykaliśmy coraz więcej pojazdów, zdążających na Olimpjadę, które tłoczyły się jedne na drugie z powodu wązkich szos, a gdyśmy mknęli ulicami Amsterdamu niebo się rozjaśniło i już przy jasnych promieniach słońca podjechaliśmy do bram Stadjonu Olimpijskiego.

J. Gasiński.

Wypadki i zdarzenia:

Mało jest pomysłowości

w wypadkach samochodowych i lotniczych, i dlatego można je tylko rejestrować, a *„Autolot"* nie jest jeszcze urzędem rejestracyjnym od wypadków.

Przepraszam—odwołuję—cofam

ten pogląd, ale tylko co do jednego wypadku, bardzo skomplikowanego. Wyobraźmy sobie wypadek *samochodowo-lotniczo-dorożkarski.* Tego chyba jeszcze nie było. A było to tak. Jechał sobie p. B. samochodem ciężarowym z Grochowa do Warszawy. Jechał i myślał i zmęczony myśleniem zasnął. *Śniło mu się,* że jest sławnym lotnikiem i leci dokoła ziemi bez lądowania. W pewnym miejscu, zdaje się *między Grochowem a Tokio,* zobaczył jezioro. Aż bił z niego miły zapach *„Pejsachówki".* Wiraż jeden i drugi. Coraz niżej. Możeby przystanąć i napić się. Ale obowiązek wziął górę i p. B. poleciał dalej. Oczywiście w śnie. Bo w rzeczywistości stoczył się na dach dorożki, jadącej do Grochowa i zbudził się w tem samem miejscu, skąd wyjechał przed godziną przeszło do Warszawy. Resztę drogi, t. j. całą podróż z Grochowa do Warszawy trzeba było zrobić nie na samochodzie, lecz *„Samym-Chodem"* czyli piechotą. *Tak się kończą niektóre sny podniebne.*

A jednak sezon wypadków samochodowych nadal trwa

w całej pełni. I to nawet mamy bardzo miłe urozmaicenie programowe. Eksperymenty z pojeniem motorów mieszanką spirytusową, co nawet robiono *ze „Staruszką" Tatrą p. Rychtera,* wywołają zapewne niedługo rewolucję motorów. I tak motor jednej taksówki, — ot tak sobie na próbę, — wstąpił w ostatnim tygodniu *„na jednego"* do restauracji *„Pod Bukietem",* druga taksówka spróbowała tak samo na Elektoralnej, pomyliła się jednak nieco wjechała do składu aptecznego. A może jednak niesłusznie posądzamy ją o pomyłkę. Może jest to tylko różnica gustów. „Pod Bukietem" stu procentowego spirytusu napewno niema, ale skład apteczny musi go mieć podobnie jak apteki do celów lekarskich.

Inna znowuż taksówka rozmiłowała się w sporcie pływackim pewnie pod wpływem Olimpjady i pewnej choroby psychicznej zwanej *„rekordomanią".* No i taksówka znarowiła się. Kierowca ją na lewo, a ona na prawo, do rzeki, kierowca ją znów na lewo, a ona dalej swoje. Oboje się zirytowali, aż wreszcie taksówka stanęła dęba i *przedniemi kopytami do Wisełki.* Kierowca z nią. A dalej klapa, przepłynąć nie można, za ciężko, nawet oliwa w motorze nie pomoże. Będzie maszynka po remoncie mieć nauczkę, że *trzeba bezapelacyjnie słuchać szofera.*

Próbkę wojny przyszłości

przeżywał niedawno Londyn dzięki ćwiczeniom lotniczym armji angielskiej. W ćwiczeniach *brało udział 300 samolotów,* po 150 z każdej strony, a założeniem ćwiczeń był atak lotniczy na Londyn i jego obrona. Zadaniem napastników było zbombardowanie stolicy W ciągu czterech dni zatem, a raczej w ciągu czterech nocy, odbywały się nieustające naloty i ataki bombowe. Mimo obrony, która nie cofała się przed żadnym wysiłkiem, eskardy nieprzyjacielskie przedostawały się stosunkowo łatwo przez linje obrony i bombardowały kilkakrotnie Ministerstwo Lotnictwa w którem mieścił się sztab obrony, port lotniczy w Croydon i szereg innych objektów Londynu. Momenty zrzucania bomb sygnalizowano światłami, zrzucając — w teorji oczywiście — *około 500 ton* materjałów wybuchowych. Wszystkie loty odbywały się na wysokości między *5,500 a 6,500 metrów,* przyczem obrona była w korzystniejszem położeniu, ponieważ samolotom nieprzyjacielskim nie wolno było przekraczać dolnej granicy 350 metrów, co ułatwiało zadanie artylerji przeciwlotniczej. *Ogółem strącono* teoretycznie *80 samolotów nieprzyjacielskich* na 40 obrony.

S.E.V. (Francja)

Magneta—Świece—Startery i Dynama

Generalne Przedstawicielstwo na Rzeczp. Polską i w. m. Gdańsk.

„MAGNET"
sp. z o. o.

Z. POPŁAWSKI

WARSZAWA, Hoża 33 tel. 13-19

Manewry nad Londynem wykazały jasno dużą wyższość lotnictwa niszczycielskiego nad lotnictwem myśliwskiem. Sensację wzbudził nowy typ samolotu niszczycielskiego armji angielskiej *„FOX",* ich niebywała zwrotność, możność szybkiego wznoszenia się i nurkowania w dół, nie pozwalały na skuteczną obronę.

Dlatego też opinja angielska uważa na podstawie ostatnich manewrów, że lotnictwo ich stoi obecnie najwyżej na świecie, tembardziej, że manewry nie pociągnęły za sobą żadnej poważniejszej katastrofy i ani jednej ofiary w ludziach. Z trzystu aparatów, które pracowały intensywnie w ciągu czterech dni i nocy, *jeden tylko się spalił* a dwa zmuszone były do lądowania. Z palącego się samolotu *lotnik wyskoczył ze spadochronem.*

Angielskie koła lotnicze uważają na podstawie doświadczeń z ostatnich manewrów, że jedynym środkiem zabezpieczającym Anglję od napadu powietrznego jest szybszy jeszcze napad na nieprzyjaciela i związanie jego całej siły powietrznej w obronie.

Loty transatlantyckie nęcą dalej

lotników całego świata pomimo tylu już mniej lub więcej nieszczęśliwych katastrof. Ostatnio przedsięwzięty lot przez Atlantyk z Ameryki do Europy zakończył się prawdopodobnie również nieszczęśliwie; — wprawdzie lotnicy *Hassel i Cramer* dają jakoby o sobie znaki życia przez radjo, nie można jednak twierdzić o nich nic pewnego. Tak *łatwo ulega się mistyfikacji.*

Zginął balon

autentyczny balon z dobrej rodziny, urodzony w Jabłonnie, syn (czy córka?) Państwowego Instytutu Meteorologicznego. Niema on nic wspólnego z kastą *„kaczek dziennikarskich"* tak zwanych delikatnie *„balonów próbnych".* Niema on nic wspólnego z polityką—*„balony próbne"* bowiem są zwykle dziećmi partji politycznych, adeptowanych przez prasę. Nie! jest to poważny pracownik naukowy, jeden z wielu wysyłanych przez Instytut dla przeprowabzenia badań w atmosferze. Może właśnie dlatego, że miał zbyt poważny cel przed sobą. Ludzie, którzy go odnaleźli nie wiedzą co z tym fantem zrobić.

CZTEROCYLINDROWA
POWIETRZEM CHŁODZONA



OTRZYMAŁA
I-szą NAGRODĘ
W SWOJEJ KATEGORJI

W WYŚCIGU TATRZAŃSKIM

POD ZAKOPANEM DNIA 19.VIII 1928 R.

w czasie 7 min. 14 sek. z przeciętną szybkością 63 km. bijąc kilka sześciocylindrowych wozów z wiele większym litrażem.

CENTRALA „TATRA-AUTO" SP. Z O. O. Warszawa, Al. Jerozolimskie 14. Telefony: 409-22 i 213-69.

„TATRA-AUTO"
Poznań, ul. Kantaka 7.

KAROL KÜSTER i S-wie
Łódź, Piotrkowska 165.

Firma „AUTO-TECHNIK"
Aleksy Jesipow, Łuck, Jagiellońska 44.

Elektrotechnika Samochodowa

„MAGNET" Sp. z o. o.

Z. POPŁAWSKI

Firma nagrodzona dyplomem uznania L.O.P.P. w 1927 r.

WARSZAWA, HOŻA 33, TELEFON 19-31

Firma nagrodzona dyplomem uznania L.O.P.P. w 1927 r.

Największe Warsztaty Reperacyjne.

Naprawa wszelkich typów i marek:

Magnet, Dynamomaszyn, Starterów, Akumulatorów i t. d.

Wykonanie solidne, ceny niskie. W ciągu 1927 r. naprawiono: 2466 magnet, 1638 dynamomaszyn, 1864 akumulatorów i obsłużono około 10,000 klijentów.

Jedynem taniem źródłem części zamiennych do Citroën'a,



oraz wszelkich akcesorji samochodowych jest firma:

„AUTO-INDUSTRIA"

Warszawa, Sienna 5, Tel. 422-46.

Inż. Bolesław From.

Szkoła Kierowców Samochodowych.

WARSZAWA, HOŻA 35.

NAJSZYBCIEJ DAJE PRAWO JAZDY.

PRÓBNE JAZDY BEZPŁATNIE.

Gdy już jesteś prenumeratorem „AUTOLOTU" to zaprenumeruj:

„PRZEGLAD SAMOCHODOWY I MOTOCYKLOWY"

Znajdziesz tam artykuły techniczne, popularne i poważne, oraz wiadomości przemysłowe i handlowe.

Pp. Automobilistom i wszelkim Przedsiębiorstwom Samochodowym, wykona zdjęcia szybko i solidnie:

NOWOCZESNY ZAKŁAD FOTOGRAFICZNY

„RADJOTYP"

WARSZAWA, MARSZAŁKOWSKA 131



T-wo AUTO-SKŁAD

WARSZAWA, AL. JEROZOLIMSKIE 32.

Telefony: 265-07 i 258-03.

Jest najlepiej zaopatrzonym i najtańszym składem akcesorji samochowych w całej Polsce.

Prosimy się przekonać!

ZAKŁADY AKUMULATOROWE

SYST. „TUDOR" S. A.

WARSZAWA, ul. ZŁOTA 35.

Telefony: 404-94, 17-45, 121-74 i 329-46.

ODDZIAŁY:

Bydgoszcz, ul. Błonia 7. Telefon 13-77.
Poznań, ul. Mostowa 4a. Telefon 11-67.
Lwów, ul. Nabielaka 21. Telefon 52-35.

POLECAJĄ SWOJE ZNAKOMITE AKUMULATORY STARTEROWE

SPRZEDAŻ NA MIASTO ST. WARSZAWĘ W FIRMIE

„MAGNET"

Warszawa, ul. Hoża Nr. 33

Telefon 19-31.

CENY OGŁOSZEŃ: Stronica frontowa 70 gr. za cm.² Stronica w tekście i za tekstem 50 gr. za cm². Ogłoszenia poszukujących i zaofiarowujących pracę do 3 wierszy **gratis**.

Prenumerata kwartalna „Autolotu" 3 zł. z odnoszeniem do domu lub z wysyłką na prowincję 3,50 zł. Numer pojedyńczy 30 gr.

KLISZE WYKONANO W ZAKŁADACH CYNKOGRAFICZNYCH „PRASOWA AJENCJA REKLAMOWO-ILUSTRACYJNA", WARSZAWA, PL. TRZECH KRZYŻY 18, TEL. 235-85.

Redaktor: T. Q. KOZIEŁŁKIEWICZ. Drukarnia Społeczna Pl. Grzybowski 3/5 tel. 205-80 Wydawca i Red. odp.: J. SCHOLTZ